Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7383

31. 05. 90

Große Anfrage

der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hillerich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN

Emanzipation vom Auto – das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende I

Einleitung

Die Leitbilder der „modernen" Verkehrspolitik sind: schneller, höher, weiter – mit mehr und breiteren Straßen, mit immer leistungsstärkeren Motoren, mit expandierendem Schwerlastverkehr, Ausweitung des Flugbetriebes sowie Konzepten für Hochgeschwindigkeitsbahnen. 200 PS-Autos konkurrieren mit 250 km/h schnellen Eisenbahnen. Der Himmel über Deutschland platzt aus allen Nähten, der EG-Binnenmarkt wird uns mit weiteren Mammut-Lkw-Lawinen überschwemmen – und gleichzeitig wird der öffentliche Nahverkehr in den Städten und vor allem im ländlichen Raum systematisch marginalisiert, immer mehr Menschen werden ins Auto gedrängt.

Im Zuge der Geschwindigkeits-, Entfernungs- und Motorisierungseuphorie werden die Augen vor den Folgen dieser Entwicklung verschlossen.

Der Klimakollaps wird zu über 20 Prozent vom Verkehr verursacht. In vielen Bereichen sind die Grenzen der Belastbarkeit von Natur und Mensch durch den Verkehr überschritten. Jedes Jahr sterben 8 000 Menschen auf den Straßen. Das Waldsterben wird beschleunigt. Die Luft zum Atmen wird immer schmutziger, Boden und Trinkwasser sind in Gefahr. 60 Prozent der Bundesbürger/innen leiden unter Verkehrslärm. Städte und Gemeinden sind autogerecht zubetoniert und von Straßen zerschnitten.

Vor Ort bedeutet dies, daß die Straßen als wichtige öffentliche Freiräume, als soziale Orte völlig entwertet sind.

Die verkehrlichen Bedingungen werden für jede und jeden erfahrbar und wirksam bei den alltäglichen Wegen zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Kita, zum Spielplatz etc. Männer und Frauen sind jedoch – aufgrund der ungleichen Verfügungsmöglichkeiten über einen Pkw und aufgrund der gesellschaftlich bedingten ge-

schlechtsspezifischen Arbeitsteilung – von dieser autogerechten Verkehrspolitik unterschiedlich betroffen.

Nur 20 Prozent der Frauen besitzen einen Pkw, Männer zu 60 Prozent (lt. der zuletzt ausgewerteten „Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsverhaltens, KONTIV 1982). Ganz ohne Auto, d. h. ohne Möglichkeiten, über einen Pkw vom Partner, von der Partnerin, Verwandten o. a. zu verfügen oder darin mitzufahren, bewegen sich 30 Prozent der Frauen und 15 Prozent der Männer. Frauen machen heute fast ebenso häufig wie Männer, aber immer noch später den Führerschein; viele alte Frauen – zwei Drittel der über 65jährigen sind Frauen – haben nie einen besessen.

Stellt man eine nach Erwerbstätigkeit und Pkw-Besitz untergliederte Rangfolge her, so stehen an 1. Stelle die erwerbstätigen Männer (mit über 80 Prozent Pkw-Besitz), an 2. Stelle die männlichen Arbeitslosen, an 3. Stelle die Rentner, an 4. Stelle die Männer in Ausbildung und erst an 5. Stelle die erwerbstätigen Frauen.

In ihrer gesellschaftlichen Situation findet sich denn auch der Grund dafür, daß Frauen heute (immer noch) am meisten zu Fuß, mit dem Rad oder Bus und Bahn unterwegs sind, also den Umweltverbund nutzen. Schlechtere Jobs, schlechtere Bezahlung sind für Frauen immer noch die Regel. Die Armut hat ein weibliches Gesicht.

Wie stark Frauen durch männerdominierte, autofixierte Verkehrspolitik diskriminiert werden, wird bei der Untersuchung der folgenden Fragen deutlich:

Wer legt welche Wege wie zurück?
Wem nutzen breite Straßen?
Wen gefährden schnelle Autos am meisten?

Männer legen etwa die Hälfte ihrer Wege mit dem Pkw als Fahrer zurück, bei Frauen sind es weniger als ein Viertel (lt. KONTIV 82).

Frauen sind fast doppelt so häufig zu Fuß unterwegs wie Männer. Proportional deutlich stärker als Männer nutzen sie den öffentlichen Nahverkehr, und im Pkw sind sie öfter als Männer Beifahrerinnen.

Es wird klar, daß das Gros der Autofahrenden Männer sind, und daß das Gros der auf die vergleichsweise schmalen, straßenbegleitenden Restflächen Verwiesenen Frauen sind. Sie sind es, die durch Lärm, Gestank, Umwege, Wartezeiten, Unbequemlichkeiten beim Transport von Kindern und/oder Sachen unter den heutigen Bedingungen einer autofixierten Verkehrspolitik massive Einschränkungen ihrer Lebensqualität hinnehmen müssen. Straßen, Wege, Parks etc. sind – bedingt durch die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung – Arbeitsplätze von Frauen, denn es sind Frauen, denen heute immer noch die Arbeit für die physische (Kochen, Spülen, Waschen, Einkaufen etc., aber auch Pflege von Alten, Kranken) und psychische (Zuhören, Ermutigen, Auffangen, etc. aber auch „Beziehungsarbeit") Wiederherstellung nicht nur ihrer eigenen, sondern auch der Kräfte von Männern und Kindern zugewiesen wird.

Neben der Abhängigkeit von den Zeitrhythmen des Partners und der Kinder werden Frauen zusätzlich stark durch Öffnungszeiten von Schulen, Kindergärten etc. in ihrem Alltag reglementiert. Bei erwerbstätigen Frauen, das betrifft inzwischen ⅔ aller Frauen bundesweit, verengt sich der zeitliche Spielraum bei dieser Doppel- bzw. Dreifachbelastung durch lange, umständliche und zusätzliche Wege auf ein Minimum.

Verkehrspolitisch relevant wird die Frage der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung an dem Ort, wo Verkehrspolitik zum Tragen und die Reproduktionsarbeit von Frauen sichtbar zusammenkommen, auf der Straße. Insofern entscheiden Politiker/innen und Planer/innen mit darüber, ob die Alltagsbewältigung von Frauen, soweit sie auf der Straße stattfindet, erleichtert, erschwert oder verhindert wird.

Frauen stehen viel stärker als Männer vor dem heute größer gewordenen Problem, sehr verschiedene Ziele und Aktivitäten zeitlich und räumlich erreichen und verbinden zu müssen.

Die Situation für Frauen auf dem Land stellt sich diesbezüglich noch einmal anders dar als für Frauen in der Stadt.

Das Hauptproblem für Frauen in ländlichen Regionen ist die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen; d. h. die einzige Alternative, die sich zur Autobenutzung bietet, ist das Zuhausebleiben mit der Konsequenz des Isoliertseins und Verzichts auf die Teilnahme am öffentlichen Leben ebenso wie z. B. auf Weiterbildung, kulturelle Veranstaltungen etc. . .

Frauen in der Stadt können, wenn auch mehr schlecht als recht, den öffentlichen Verkehr benutzen, denn es gibt ihn wenigstens.

Eine besondere Rolle bei der Wegbewältigung spielt unter den gegebenen Verkehrsbedingungen die Bewegungsfreiheit von Kindern: je selbständiger Kinder sich bewegen können, je unbeaufsichtigter, umso mehr Eigenzeit bleibt den für sie Verantwortlichen, also in der Regel (immer noch) den Frauen. Die heutige Verkehrspolitik verunmöglicht aber gerade dieses, in der Stadt anders als auf dem Land.

Die Erreichbarkeit räumlicher Ziele hat, im Gegensatz zur Auto-„Mobilität", heute keineswegs zugenommen, für die meisten Frauen sogar eher abgenommen. Städte und Gemeinden sind durch den Verkehr so gewachsen, daß immer längere Wege entstehen. Die motorisierten Fahrleistungen steigen weiter an. Eine autofixierte Verkehrs-, Siedlungs- und Stadtentwicklungspolitik hat zur Zentralisierung von Versorgungs- und Dienstleistungsorten geführt, zu isolierten Stätten des Wohnens, Arbeitens, Versorgens und Erholens. Zum Beispiel hat sich die Zahl der Lebensmittelläden in der Zeit von 1960 bis 1980 halbiert. In vielen kleineren, insbesondere ländlichen Gemeinden und in so entstandenen Vororten gibt es schon keine mehr. Das bedeutet Zwang zu immer längeren Wegen.

Die Bewältigung allein schon der Versorgungswege führt zu einer Benachteiligung gerade derjenigen, die kein Auto haben – und

das sind vor allem Frauen – oder wollen und zu einer zunehmenden unfreiwilligen Abhängigkeit von der Autobenutzung oder vom Autobesitz.

Indirekt beeinflußt dieser „Zwang zum Auto" noch viel weitgehender die Lebensplanung von Frauen und ihre Möglichkeiten zu eigenständiger Existenzsicherung. Erwerbsarbeit mit Haushalt und Kinderversorgung zu vereinbaren, wirft für Frauen ohnehin schon große Probleme auf. Durch längere Wege und abgenommene Erreichbarkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln verstärken sich diese Probleme so, daß viele Frauen ihre Arbeitsstätte von vornherein eher nach deren Erreichbarkeit bzw. Nähe zur Wohnung als nach Qualifikation und beruflichem Fortkommen suchen. Nachteile für ihre aktuelle Berufstätigkeit, niedrigere Einkommenshöhe und später geringere Chancen eines existenzsichernden Vollzeit-Berufseinstiegs, nachdem die Kinder erwachsen geworden sind, sind die Folge. Die (materielle) Abhängigkeit von Männern wird festgeschrieben.

Die auf den Autoverkehr fixierte Verkehrspolitik greift in noch weiterer Hinsicht in die Bewegungsfreiheit und das Lebensgefühl von Frauen ein: die Männern weitgehend unbekannte strukturelle Gewalt gegen Frauen erhält Raum, wenn zugunsten des Autoverkehrs Frauen unter die Erde, in Unterführungen und U-Bahn-Haltestellen verbannt werden, wenn breite Fahrbahnen und Parkplätze, unzugängliche und Straßeninsel-Haltestellen sowie der zunehmende Autoverkehr selbst zu immer mehr menschenleeren Orten führen. Nicht nur die tatsächliche Gewalt, sondern mindestens ebenso die so gesteigerte potentielle Gewalt beschneiden zusätzlich die Bewegungsfreiheit von Frauen. Die gängige Verkehrspolitik wirkt so daran mit, daß Frauen sich zu defensiven Verhaltensmustern, bewußten und unbewußten Vermeidungsstrategien wie Umwegen und, was besonders ältere Frauen trifft, zum Verzicht auf Unternehmungen und Besuche in den Abend- und Nachtstunden gezwungen sehen. Die Unabhängigkeit von Frauen wird so auch von der Verkehrspolitik untergraben, wenn viele Frauen sich unter diesen Umständen lieber in männlichen Schutz vor Männern begeben.

Nun kann es nicht darum gehen, Frauen zu automotorisieren, wie es den Spekulationen der Automobilindustrie entspräche („Die weitere Motorisierung bestimmen die Frauen" – Titel der Shell-Prognose zum Pkw-Bestand). Oder etwa auf die behutsamere Fahrweise von Frauen zu setzen, um eventuell ein zu erwartendes, erhöhtes Unfallrisiko auf den Straßen zu verhindern. Mehr Autoverkehr würde die umweltzerstörerischen Auswirkungen ebenso wie die Benachteiligung derjenigen, die sich ohne Auto bewegen müssen oder wollen, noch potenzieren. Appelle an umweltbewußte oder vernunftgeleitete Auto-Abstinenz von Frauen sind keine Lösung. Die einzige Alternative zum Umsteigen auf das Auto ist eine massive Verkehrswende, auf die Frauen ein besonderes und legitimes Recht haben.

Gerade durch die feministische Sichtweise wird eine neue, bisher völlig unbeachtet gebliebene gesellschaftspolitische Dimension von Verkehrspolitik deutlich; die gesellschaftlichen Auswirkun-

gen der Verkehrspolitik, insbesondere für Frauen, die Tatsache, daß Frauen durch die autoorientierte Verkehrspolitik in ihrer Bewegungs- und damit Entscheidungsfreiheit sehr viel massiver beeinträchtigt werden als Männer und die damit verbundene verschärfte Diskriminierung von Frauen sind von den für die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland Verantwortlichen bisher nicht wahrgenommen oder gar berücksichtigt worden.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Ist sich die Bundesregierung der frauendiskriminierenden Wirkung von Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und Empfehlungen, die den Straßenbau, die Straßengestaltung und deren Förderungspraxis betreffen, bewußt?

   Wie gedenkt die Bundesregierung diese Auswirkungen aufzuheben?

2. Ist sie bereit, diese rechtlichen Grundlagen bzw. planungsrechtlich bindenen Empfehlungen unterhalb der gesetzlichen Ebene gemessen am Gleichbehandlungsgrundsatz des Artikels 3 GG überarbeiten zu lassen?

   Wenn ja, in welcher Form soll diese Anpassung an die Grundsätze des Grundgesetzes vorgenommen werden, und in welcher Weise sollen Frauen jeweils beteiligt werden?

   Wenn nein, wie vertritt die Bundesregierung die Nicht-Anpassung an die Grundsätze des Grundgesetzes?

3. Allgemeine Begriffe wie „öffentliche Belange", „Gemeingebrauch", „gleichwertige Lebensbedingungen", „Bürgerbeteiligung" etc. erwecken den Eindruck, daß selbstverständlich alle Menschen, alle Interessen gemeint sind. Tatsächlich aber verbergen sich hinter diesen Begriffen geschickte, wenn auch vielleicht unbewußte Ausschlußstrategien. Bei genauem Hinsehen finden die spezifischen Interessen von Frauen eben doch keinen Eingang in die „öffentliche Belange", ebenso wie die langjährige Diskussion um die Umweltbelange deutlich machte, daß auch sie offensichtlich nicht unter diesen Begriff fallen. So werden inzwischen in Gesetzes-, Verordnungstexten etc. Umweltbelange, sogar gesplittet nach Tier-, Pflanzen- und Artenschutz, explizit benannt, ohne im Grundsatz zu einer Neudefinition bzw. zur Abschaffung des Begriffes der öffentlichen Belange zu kommen. Denkbar wäre letzteres als Ergebnis aus der Diskussion um den Umweltschutz. Das Beispiel zeigt, daß es zum unmißverständlichen Gebrauch von Gesetzestexten notwendig ist, ausdrücklich das Gemeinte aufzuzählen.

   Ist die Bundesregierung bereit, allgemeine Formulierungen in Gesetzen, Verordnungen etc., die die Straße betreffen, zu überarbeiten und überholte Formulierungen wie „öffentliche Belange", „Gemeingebrauch" etc. zu ersetzen durch adäquate Benennung, auch gemäß der nach Artikel 3 GG beabsichtigten Beseitigung der Frauendiskriminierung?

4. Ist sie bereit, auch im Baugesetzbuch auf die konkrete Benachteiligung von Frauen Bezug zu nehmen und deren Beseitigung im § 1 als Aufgabe der Bauleitplanung im Allgemeinen Städtebaurecht festzuschreiben?

Frauen in der Stadt

Arbeitsplatz Straße

Der Alltag von Frauen unterscheidet sich weitgehend von dem der Männer. Vor dem Hintergrund der noch immer bestehenden gesellschaftlichen Zuschreibung von Hausarbeit und Kindererziehung ergibt sich für Frauen mehr notwendige Wegeorganisation und -kombination, mehr Zeit- und Energieaufwand für die Wegebewältigung pro Tag als für Männer.

In diesem Zusammenhang kommt der Straße und ihrer jeweiligen verkehrlichen und damit zusammenhängend ihrer räumlichen Situation entscheidende Bedeutung zu. Sie stellt den Arbeitsplatz für diejenigen dar, die diese Reproduktionsarbeiten leisten – mit ganz konkreten Arbeitsbedingungen.

Hierzu gehört zum Beispiel, daß durch die Entmischung der Stadtquartiere in Gewerbe-, Wohn-, Erholungs- und Dienstleistungsviertel die Pkw-abhängige Fortbewegung erheblich zugenommen hat. Die Verkehrsplanung und -politik hat diese Entwicklung durch vorrangige Förderung des motorisierten Individualverkehrs einseitig unterstützt. Ein Leben in der Stadt ist ohne Auto zwar noch – im Gegensatz zur ländlichen Situation – organisierbar, aber mit wesentlichen Beeinträchtigungen und Zumutungen behaftet, die die alltäglichen Lebensbedingungen belasten.

Die bisher übliche Betrachtung der Verkehrsabwicklung als rein technisches Problem hat neben der katastrophalen ökologischen Situation auch erhebliche Belastungen von Frauen bezüglich ihrer sozialen und räumlichen Situation mit sich gebracht.

Die meiste Zeit draußen verbringen Frauen, die nach wie vor die Kinder und den Haushalt versorgen, auf dem Weg zum oder vom Einkaufen, zur Arbeit, zum Spielplatz etc. Da sie über die Hälfte ihrer Wege zu Fuß zurücklegen, sind sie den Auswirkungen des nach wie vor zunehmenden Autoverkehrs mehr ausgesetzt als Männer. Diese Arbeitsbedingungen werden bisher nicht gesehen, geschweige denn problematisiert.

5. Ist die Bundesregierung bereit, für den Arbeitsplatz Straße die gleichen arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen, bezogen auf den Platzbedarf der jeweiligen Arbeit und die Grenzwerte für Schadstoffe und Lärm, zugrundezulegen wie für andere Arbeitsplätze?

6. Welche Konsequenzen hätte nach Meinung der Bundesregierung eine derartige Zugrundelegung gleicher Maßstäbe?

7. Ist der Bundesregierung das Ausmaß der zusätzlichen gesundheitlichen Schädigung von Frauen durch diese Arbeitsbedingungen bekannt?

8. Hält die Bundesregierung derartige, nicht nur die Gesundheit beeinträchtigende Arbeitsbedingungen von Frauen bei ihren täglichen Wegen für vereinbar mit ihrer Pflicht der allgemeinen Daseinsfürsorge?

9. Wie steht die Bundesregierung zu der gesellschaftlichen Wertzuweisung der Leistungen von Frauen, die gesellschaftlich notwendige Reproduktionsleistungen erbringen, wie sie in der monetarisierten Bewertung des Unfalltods von Hausfrauen zum Ausdruck kommen?

   Welchen Handlungsbedarf sieht sie hier?

Straße als Aufenthaltsort

Frauen mit und ohne Kinder, Frauen aller Altersgruppen und sozialen Schichtungen sind häufiger unterwegs, sind stärker konfrontiert mit zu schmalen Gehwegen, nicht abgesenkten Bordsteinen, mit langen Wartezeiten vor Ampeln oder Mittelinseln, mit langen Umwegen etc., mit ständiger Lärm- und Abgasbelastung. Sie sind bei der Erledigung ihrer Wege in der Regel auf ein Minimum der Fläche im Vergleich zur Fahrbahnfläche verwiesen. Raum für anderes als zum Durcheilen bleibt kaum. Um die Straße als wichtigen sozialen Ort gerade für Frauen wiederzugewinnen, ist neben der Reduktion der Abgas- und Lärmbeeinträchtigung die eindeutige Verfügungsmöglichkeit über breite Gehwege Voraussetzung. Ausreichend Platz zum Gehen und Stehenbleiben muß vorhanden sein, um zumindest räumlich die Voraussetzung für Kontaktmöglichkeiten zu schaffen.

10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diese ungleichen Alltagsbedingungen von Männern und Frauen auszugleichen, mit dem Ziel einer für alle leichteren Wege- und damit Alltagsbewältigung?

11. Ist die Bundesregierung bereit, den Begriff des Gemeingebrauchs der Straßen nunmehr, entsprechend den Ansprüchen der Regelwerke, von der reinen motorisierten Verkehrsfunktion zu lösen und die Priorität eindeutig beim Aufenthalt auf den Straßen zu setzen?

12. Wie steht die Bundesregierung zur weiteren Kategorisierung und damit Hierarchisierung der Straßen nach der sogenannten maßgebenden Funktion, die in der Regel der reinen Verkehrsfunktion entspricht [lt. Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N) 1988, S. 8]?

13. Sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf hinsichtlich der Mängel/Defizite der Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) 1987 bezüglich
    - der dort enthaltenen neuen Ausführungen zu den „immateriellen Ansprüchen" an den Straßenraum,

- der darin – anscheinend aufgrund mangelnder Ermittlungsmöglichkeiten – schuldig gebliebenen Einarbeitung dieser Ansprüche,
- ihres immer noch fehlenden Zusammenhangs zum Alltag von Frauen,
- des darin vermittelten Attraktionscharakters von Straßen, in dem mit „Erlebnisprofilen" gearbeitet wird, die die Alltagsarbeit außen vor lassen, sogar bewußt negieren,
- der Tatsache, daß der Straßenraum darin in der Regel aus Windschutzscheibenperspektive dargestellt wird,

und ist sie bereit, diese Defizite zu beseitigen?

14. Hält es die Bundesregierung für gerechtfertigt, daß alle Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zum Straßenbau, zur Straßenraumgestaltung, zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs regelmäßig überarbeitet werden, für die Anlage des Fußgängerverkehrs aber immer noch die Richtlinien von 1972 gelten?

15. Was gedenkt die Bundesregierung dagegen zu tun, daß in diesen Richtlinien
    - als Orientierungs-Maß für Zu-Fuß-Gehende Männer gelten, die ohne Kinderwagen, ohne Einkaufstaschen, ohne Gepäck etc. unterwegs sind,
    - daß die Wartefläche am Straßenrand viel zu gering bemessen ist, um dort auch mit Gepäck und Kindern stehen zu können,
    - daß der physische Mindestabstand zwischen einander fremden Personen, vor allem von Frauen Männern gegenüber, unterschritten ist, aber jedem Autofahrer mehr als reichlich Platz zwischen den Autos zugestanden wird,
    - daß nur die Fortbewegung, nicht der Aufenthalt und die Erledigung alltäglicher Arbeit von Frauen als Kriterium benannt sind,
    - daß der Versuch einer ausschließlich zweidimensional orientierten, linearen Einteilung der Gehwege in Ein- und Zweirichtungsverkehr entsprechend der Fahrbahneinteilung nur sehr bruchstückhaft das Geschehen auf Gehwegen berücksichtigt, und von daher auch die Planungsvorschläge, die daraus abgeleitet werden, völlig an den Ansprüchen der Fußgänger/innen vorbeigehen müssen,
    - daß der Versuch, bei der planerischen Beurteilung der Gehwege einzig und allein die Geschwindigkeit der Fußgänger/innen zugrundezulegen, immer fehlschlagen muß, weil gerade sie sehr unterschiedlich ist, je nach Lebenssituation: bei Personen, die mit Kleinkindern unterwegs sind, bei älteren Kindern, bei älteren Frauen, ob mit Gepäck oder ohne, in Begleitung oder allein, in Gruppen, als Behinderte etc.?

16. Wann wird die Bundesregierung neue Richtlinien für Fußgänger/innen und eine Überarbeitung der RAS-N veranlas-

sen, die – ebenso wie es im Detail für Autofahrer/innen geregelt ist – genaue Aussagen zur Straßenraumgestaltung, zur Wegeführung, zur Ausstattung der Wege etc. beinhalten?

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß in den Grundlagen des Bauplanrechts (BauGB, BauNVO) dafür Sorge getragen werden muß, die Wiederherstellung der Straße als wichtiger öffentlicher Freiraum als Ziel zu formulieren und mit rechtlichen Mitteln abzusichern?

18. Wie bewertet die Bundesregierung die mit der Umstellung von Straßen- auf U-Bahnsyteme verbundene Verbannung gerade derjenigen, die nicht mit dem Auto unterwegs sind, vornehmlich also der Frauen, unter die Erde, so daß ihnen die mögliche Erlebnisqualität der Stadt vorenthalten wird zugunsten des motorisierten Individualverkehrs?

Straße als Sozialisationsort

Frauen verlieren bei der immer noch mehrheitlich von ihnen geleisteten Kindererziehung sehr viel Zeit und Energie durch Umwege, die sie gehen müssen,

- weil sie ihren Kindern nicht die Hauptverkehrsstraßen zumuten wollen,
- weil sie die Straße nicht dort überqueren können, wo es dem kürzesten Weg entspräche,
- weil sie ihre Kinder bis über die Schulreife hinaus wegen der Gefährdung durch den Autoverkehr zu Spielorten begleiten müssen,
- weil es zu gefährlich geworden ist, auf dem Gehweg zu spielen.

Das heißt, Frauen und Männer müssen ihre Kinder zwangsläufig zur Unselbständigkeit erziehen, um ihr Überleben zu sichern. Die Straße als wesentlicher Sozialisationsort für Kinder, wo sie ohne ständige Kontrolle Erfahrungen mit Menschen und Räumen machen können, besteht nur noch in Rudimenten. Für die Frauen und Kinder stellt dies eine unzumutbare Situation dar.

19. Was unternimmt die Bundesregierung , um den Mißstand zu beseitigen, daß heute Kinderwagen-Schiebende, ältere Menschen, und das sind vor allem Frauen und Menschen mit Einkaufswagen, d. h. gerade die, die am entfernungsempfindlichsten sind, durch Pkws im Park- und Haltebereich oft an der Überquerung der Straße behindert werden?

20. Wann wird sie gesetzlich den Abstand parkender Autos auf die Mindestbreite von Zwillingskinderwagen festlegen?

21. Wann wird die Bundesregierung die gesetzlichen Grundlagen dafür schaffen (z. B. durch Stärkung der Rechtsstellung von Fußgänger/innen in der StVO), daß die Überquerbarkeit der Straßen an jedem Ort zu jeder Zeit gewährleistet ist; wann wird sie dies als Orientierungsmaßstab mit solchem Gewicht in die Regelwerke einarbeiten lassen, daß

Disziplinierungen für Fußgänger/innen in Form von Absperrgittern, -ketten etc. in den Richtlinien für die Anlagen des Fußgängerverkehrs gestrichen werden können?

22. Ist sie bereit, Querungshilfen für Fußgänger/innen gesetzlich zu verankern und den § 25h Abs. 4 StVO zu streichen, der den Fußgänger/innen das Betreten der durch Absperrgitter etc. abgesperrten Straßenfläche verbietet?

23. Ist die Bundesregierung bereit, dem Gleichbehandlungsgrundsatz gemäß auch ihre Förderungspraxis für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so zu verändern, daß tatsächlich greifende Maßnahmen zur Verbesserung der Alltagssituation der hauptsächlich ÖV-Fahrenden, der Frauen möglich sind, z. B.:

    - indem sie die Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so umgestaltet, daß, bevor hochtechnologisierte Schienensysteme gefördert werden, vorrangig Maßnahmenbündel aus kleinen, aber alltagswirksamen Maßnahmen als förderungswürdig anerkannt werden,
    - indem die Mindestgrenze für die Förderung herabgesetzt wird,
    - indem die ausschließliche Förderung in Form von Investitionshilfen für die Infrastruktur des ÖV aufgehoben wird zugunsten der Möglichkeit von Investitionshilfen auch in den Betrieb der Anlagen und für den Wagenpark, so daß es zum Beispiel auch möglich ist, Niederflurbusse zu fördern, die eine erhebliche Erleichterung für Frauen und Männer mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer/innen darstellen,
    - indem der Umbau innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen nur dann gefördert wird, wenn ein Gesamtkonzept für die Straße und nicht nur für die Fahrbahnen vorliegt,
    - indem neben Busspuren auch begleitend die Akzeptanz solcher Maßnahmen bei den anliegenden Geschäften und Bewohner/innen gefördert wird,
    - indem die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geregelte Möglichkeit der Finanzierung von Brücken und Tunneln als Straßenüber-/unterquerungen für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen gestrichen wird angesichts der Tatsache, daß die hauptsächliche Begründung solcher baulicher Maßnahmen, die Gewährleistung der Sicherheit der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, auch anders und zugunsten direktester Wege, geringster Wartezeiten und ohne (Fußgänger/innen benachteiligende) „Inseln" für diese Verkehrsteilnehmer/innen geregelt werden kann (z. B. durch Lichtsignalanlagen, die den motorisierten Individualverkehr stoppen, und andere Regelungen, die die Restriktionen auf den motorisierten Individualverkehr verlagern),

- indem Geh- und Radwege an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen nur gefördert werden bei gleichzeitiger Vorlage entsprechender Netzplanungen und Querungshilfen als Bedingung der Förderung,
- indem darauf hingearbeitet wird, daß Bushaltebuchten durch Buskaps (in die rechte Fahrspur hineinragende Gehweg-‚Nasen', die nicht zugeparkt werden können) ersetzt werden, als Beschleunigungsmoment für den ÖV und als Erleichterung der unmittelbaren Erreichbarkeit des Busses,
- indem Haltestellen grundsätzlich so ausgestattet werden, daß z. B. beim schienengebundenen Nahverkehr durch sofortiges Grün für die Bahn der sofortige Stop des Individualverkehrs beim Einfahren einer Bahn in den Haltestellenbereich erreicht wird, also eine Zeitinsel für die ÖV-Benutzer/innen entsteht, um ein schnelles, sicheres und auch kurzfristiges Erreichen der Bahn zu sichern,
- indem grundsätzlich auf Haltestellen auf Straßen-Inseln verzichtet wird, da sie in der Regel
  - nur mit Extra-Aufwand verbunden (Ampeln, Tunnel etc.) zu erreichen sind – gerade für Frauen und Männer mit Kindern, Kinderwagen oder Taschen u. ä. –,
  - einen unangenehmen Aufenthalt mit vorbeirasenden Pkws und Lkws verursachen, der vielfach auch noch mit Schreckmomenten verbunden ist dadurch, daß diese uneinsehbar hinter den Wartenden herbei- und vorbeirauschen,
  - und gleichzeitig Kontaktmöglichkeiten während des Wartens verhindern,
- indem prinzipiell auf umweltfreundliche Ausstattung für die Gleiskörper, sprich Rasentrasse (die Schweiz ist diesbezüglich beispielhaft), geachtet wird, um auch einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas zu leisten, dem insbesondere Fußgänger/innen und ÖV-Benutzer/innen ausgesetzt sind,
- indem die Haltestellenbereiche in voller Länge auf Gehwegniveau angehoben werden, um vor allem jenen, die Kinder betreuen, den Alltag zu erleichtern, in dem das Rauf und Runter an Bordsteinen mit Kinderwagen, mit Kindern an der Hand o. ä. wegfällt,
- indem die Haltestellen attraktiv gestaltet und belebt werden, z. B. mit platzartigen Aufweitungen des Straßenraums, Kiosken, Bäumen, Bänken etc., um den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen,
- indem bei U-Bahnen auch oberirdisch Fahrpläne und Hinweise über die Zugverbindungen, Umsteigemöglichkeiten und Anschlüsse angebracht werden, um den Aufenthalt auf U-Bahnhöfen nicht unnötig zu verlängern,
- indem prinzipiell U-Bahnhofspersonal (Zugabfertiger/innen) auf den Bahnsteigen anwesend ist, um die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen?

24. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um Fußgänger/innen, vor allem auch Kinder, im Straßenverkehr zu sichern, angesichts immer noch steigender Unfallzahlen, nicht eingehaltener Geschwindigkeitsbegrenzungen und vorhandener Forschungsergebnisse, die bereits eindeutig belegen, daß beispielsweise bei Tempo 30 weniger Menschen im Straßenverkehr getötet werden?

25. Wann schafft die Bundesregierung die Voraussetzungen für die flächenhafte Einführung von Tempo 30 innerorts, um die Hauptunfallursache Raserei gerade auf Hauptverkehrsstraßen, die oft auch die Haupteinkaufsstraßen sind, zu verringern und damit Frauen eine Erleichterung bei ihren alltäglichen Wegen zu verschaffen?

26. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, inwieweit Kinder aufgrund der rigorosen Beschränkung ihrer selbständigen Bewegungsfreiheit durch besorgte Eltern in ihrer motorischen und raumbezogenen Entwicklung beeinträchtigt werden?

27. Wie beurteilt die Bundesregierung die verkehrspolitisch bedingte Nötigung von Müttern und Vätern, ihre Kinder restriktiv vor gefährdendem Autoverkehr zu schützen, sowie die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Kind – Mutter/Vater – Verhältnis?

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen solcher Beschränkungen und Sozialisation vor dem Hintergrund des Problems der Überbehütung von Mädchen, denen in weit geringerem Maße als Jungen selbständiges Unterwegssein zugestanden wird?

    Welche geschlechtsspezifischen Benachteiligungen für Frauen werden damit verkehrspolitisch durch zeitlich und räumlich unzureichende ÖPNV-Angebote verstärkt?

    Hält die Bundesregierung diesen Aspekt für untersuchungswürdig?

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die spezifisch Männer betreffende Gefahr der psychischen Autofixierung als Folge einer Sozialisation unter den Bedingungen geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung [DIE GRÜNEN im Bundestag (Hrsg.): Welche Freiheit brauchen wir? Zur Psychologie der autoMobilen Gesellschaft. Berlin 1989]?

Gewalt gegen Frauen

Frauen sind nicht nur tagsüber in ihren Fortbewegungsmöglichkeiten eingeschränkt. Abends und nachts führt die berechtigte Angst vor Männergewalt für viele Frauen bis zum völligen Verzicht auf außerhäusigen Aufenthalt.

Jede Frau verhält sich unbewußt oder bewußt in dem Wissen um diese Bedrohung, auch wenn sie nie vergewaltigt wurde. Die Wege- und Verkehrsmittelentscheidung, wenn eine Frau das Haus verläßt, hängt vom Wohnort ab, von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln (wenn eine Frau

einen Pkw besitzt, benutzt sie ihn auch), von der jeweiligen Befindlichkeit etc.

Die öffentliche Diskussion zur Gewalt gegen Frauen thematisierte seit 1983 mit der Forderung nach Frauen-Nachttaxis zum ersten Mal auch die eingeschränkten Fortbewegungsmöglichkeiten von Frauen. Zum einen wurde dadurch die Gewalt gegen Frauen wieder breiter öffentlich diskutiert, zum anderen ein großes Defizit bei der Versorgung der Bürger/innen mit öffentlichen Verkehrsmitteln offensichtlich.

30. Welche Kriterien legt die Bundesregierung für ihre Versorgungspflicht zugrunde?

31. Sind der Bundesregierung die Ergebnisse der Begleitforschung zum Bielefelder Frauen-Nachttaxi bekannt, die belegen, daß
    - nahezu alle befragten Frauen unabhängig von Alter und Erwerbs-Situation fürchten, Opfer einer sexuellen Gewalttat zu werden,
    - Frauen, die über keinen Pkw verfügen, besonders benachteiligt sind,
    - das Angebot von Frauen-Nachttaxis die Teilnahme von Frauen am öffentlichen Leben erleichtert?

32. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Ergebnissen bezüglich der finanziellen Förderung von Frauen-Nachttaxis in Stadt und Land unabhängig von kommunalen Entscheidungen, nicht als Angebotsaufweichung, sondern als Angebotserweiterung?

33. Das Von-Haus-zu-Haus-Verkehrsangebot von Frauen-Nachttaxis ist wichtig für Frauen.

    Ist die Bundesregierung bereit, den § 47 Abs. 3 im Personenbeförderungsgesetz, der den Verkehr mit Taxen regelt, um das Frauen-Nachttaxi zu erweitern, um eine sichere Fortbewegungsmöglichkeit für Frauen in Abend- und Nachtstunden zu gewährleisten?

34. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung der gesellschaftspolitischen Wirkung von Frauen-Nachttaxen bei, wenn sich durch die Diskussion über deren Finanzierung nicht mehr nur Frauen mit „ihrer" Angst vor Gewalt, sondern auch Männer mit den Folgen von Gewalt gegen Frauen auseinandersetzen müssen?

35. Die Erschließungsart von Siedlungsgebieten ist von entscheidender Bedeutung für das Sicherheitsgefühl von Frauen. Untersuchungen belegen, daß z. B. uneinsichtige Wege zu von der Straße weitgehend abgelegenen Hauseingängen, wie sie in der Nachkriegsbebauung üblich sind, zu erhöhter Angst von Frauen und zu tatsächlich erhöhter Gewalt führen, ebenso wie die rückwärtige Erschließung von Häusern.

    Welche diesbezüglichen Maßnahmen zur Verringerung der Gewalt an Frauen hat die Bundesregierung bisher bedacht?

36. Die ausreichende Beleuchtung von Straßen und Wegen ist nicht ausschließlich, aber auch eine Möglichkeit, der Gewalt gegen Frauen zu begegnen.

    Ist die Bundesregierung bereit, durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch Beleuchtungseinrichtungen unter dem Aspekt der Sicherheit für Frauen abends und nachts zu fördern?

37. Wann trägt die Bundesregierung, über Regelwerke und andere Instrumentarien, dafür Sorge, daß die Beleuchtung an bestehenden und neuen Rad- und Gehwegen ein Sicherheitsgefühl auch für Frauen gewährleistet?

38. Das durch die Gestaltung der Örtlichkeiten vermittelte subjektive Sicherheitsgefühl von Frauen ist für ihre Bewegungsfreiheit maßgeblicher als „objektive" Gewaltdelikthäufigkeiten, denn Frauen reagieren in der Regel auf ihre eigene Einschätzung von Bedrohungsmomenten, und zwar je nachdem mit Umwegen, Zuhausebleiben, Umsteigen auf ein Auto (wenn dies verfügbar ist) und langfristig mit dem Wunsch nach einem eigenen Pkw.

    Ist die Bundesregierung bereit, dafür Sorge zu tragen, daß das Kriterium der subjektiven Sicherheit von Frauen relevanten Eingang findet in die entsprechenden Regelwerke?

39. Welche Schlußfolgerungen ergeben sich aus demselben Sachverhalt für die Beteiligung von Frauen an der Planung?

40. In einigen Städten der Bundesrepublik Deutschland wurden auf Initiative von Frauen sogenannte Gefahrenortkarten erstellt, aus denen ersichtlich wurde, daß sehr verschiedene Frauen das Gefährdungspotential von Örtlichkeiten, an denen sie sich bedroht fühlen und die somit für sie eine Einschränkung ihrer Mobilität bedeuten, sehr übereinstimmend bewerteten. Mit der vereinzelten Entschärfung besonderer Bedrohungsorte ist Frauen nur kurzfristig und begrenzt gedient. Langfristig kann sich nichts an der strukturellen Gewalt gegen Frauen ändern, wenn diese nicht zum öffentlichen Thema gemacht wird.

    Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund solche Gefahrenortkarten als Mittel, Gewalt gegen Frauen sichtbar und räumlich konkret zu machen?

41. U-Bahn-Systeme haben für Frauen in der Regel eine wesentlich andere Bedeutung als für Männer, denn

    - sie entleeren (zusätzlich zum Pkw-Verkehr) Straßen und Plätze, indem Menschen, die durch ihre Anwesenheit potentiellen Schutz bieten, buchstäblich von der Bildfläche verschwinden;
    - sie beschränken die Bewegungsfreiheit der wartenden Fahrgäste auf ein quasi eingekesseltes Terrain;
    - sie isolieren an Haltestellen selbst mehrere Wartende und damit sich potentiell gegenseitig Schutz bietende Fahrgäste voneinander, wenn die Richtungs-Bahnsteige durch die Trasse der U-Bahn getrennt werden.

42. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund U-Bahn-Systeme?

43. Welche Schlußfolgerungen zieht sie daraus bzgl. der Bundesförderung von U-Bahn-Systemen?

Bonn, den 31. Mai 1990

Frau Teubner
Frau Rock
Frau Oesterle-Schwerin
Weiss (München)
Frau Beck-Oberdorf
Frau Flinner
Frau Frieß
Frau Garbe
Frau Hillerich
Frau Kelly
Frau Kottwitz
Frau Nickels
Frau Saibold
Frau Schmidt (Hamburg)
Frau Wollny
Frau Eid
Frau Beer
Frau Vennegerts
Hoss, Frau Schoppe, Frau Dr. Vollmer
und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333